

MARIA DE FÁTIMA NOMINATO

**TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS:
VANTAGENS E DESVANTAGENS NO COMÉRCIO EXTERIOR**

Monografia apresentada na conclusão do curso de Especialização em Gestão Empresarial do Departamento de Administração, Setor de Ciências Sociais, da Universidade Federal do Paraná, com objetivo de obtenção de nota parcial.

Orientador: Prof. Pedro Stainer

**CURITIBA
2009**

A meus pais por todo o carinho e ensinamentos a mim
passados. A meu querido esposo Luciano, por todo
incentivo e paciência no período de duração do curso.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por ter me dado condições física, mental e financeira para concluir o Curso de Especialização em Gestão Empresarial. Agradeço a minha família por todo o incentivo e compreensão nos momentos de ausência, devidas ao curso.

Agradeço a todo o corpo docente do curso que me auxiliaram na construção do conhecimento.

Agradeço também às minhas amigas de curso: Ederli, Mariana e Patrícia, por terem compartilhado comigo momento de alegria, tensão, nervosismos, mas, de muito aprendizado.

“O degrau de uma escada não serve simplesmente para que alguém permaneça em cima dele, destina-se a sustentar o pé de um homem pelo tempo suficiente para que ele coloque o outro um pouco mais alto”
Thomas Huxley

RESUMO

O crescente e intenso fluxo do comércio de mercadorias entre os países, provocado pela globalização, tem gerado também intenso crescimento e desenvolvimento no setor de transporte.

O transporte marítimo de cargas é o modal mais antigo na história do transporte de mercadoria entre os países.

Com o passar dos anos este modal foi evoluindo e se desenvolvendo, visando maior segurança e agilidade, mantendo-se sempre como a melhor opção de transporte de mercadorias.

Com o desenvolvimento do transporte o setor logístico também se desenvolve, pois, as companhias preocupadas com a segurança, agilidade no transporte, tempo de entrega, gerenciamento dos riscos, danos e avarias acabam por oferecer, também, além dos serviços básicos de transporte, funções logísticas.

Sendo o transporte é um dos elementos mais representativos na formação do preço dos produtos, a empresa que opera no comércio exterior, quer seja na importação ou na exportação, enviando ou recebendo sua mercadorias, por via marítima, precisa conhecer amplamente os aspectos que envolvem esta operação..

O presente trabalho visa definir e caracterizar o modal marítimo, observando os principais serviços oferecidos pelas empresas marítimas, os tipos de navios mais utilizados, as embalagens no transporte marítimo, os intervenientes no transporte, a formação do preço do frete, taxas e multas cobradas, formas de pagamento de frete e contratos de frete, documentos de embarque, informações sobre seguro marítimo de cargas bem como as vantagens e desvantagens do modal.Será exposta também uma breve abordagem sobre a importância do transporte marítimo para o Brasil.

Palavras chaves: transporte marítimo, logística, seguro de carga.

LISTA DE FIGURAS

Figura 3 - Navio Graneleiro	19
Figura 4 - Navio Tanque	20
Figura 5 - Navio Ore-Oil.....	20
Figura 6 - Navio porta Contêiner.....	21
Figura 7 - Navio Químico.....	22
Figura 8 - Navio Roro	22
Figura 9 - Contêiner Standard	26
Figura 10 - Contêiner Refrigerado	27
Figura 11 - Contêiner Flat Rack	28
Figura 12 - Contêiner Open Top´	29
Figura 13 - Contêiner High Cube 40´	30
Figura 14 - Contêiner Refrigerado High Cube 40´	31
Figura 15 - Contêiner Ventilado de 20´	32
Figura 16 - Contêiner Tanque.....	32

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Dimensões e Capacidade Contêiner Standard 20´	25
Quadro 3 - Dimensões e Capacidade Contêiner Standard 40´	26
Quadro 4 - Dimensões e Capacidade Contêiner Refrigerado 20´	27
Quadro 5 - Dimensões e Capacidade Contêiner Refrigerado 40´	27
Quadro 6 - Dimensões e Capacidade Contêiner Flat Rack 20´	28
Quadro 7 - Dimensões e Capacidade Contêiner Flat Rack 40´	28
Quadro 8 - Dimensões e Capacidade Contêiner Open Top 20´	29
Quadro 9 - Dimensões e Capacidade Contêiner Open Top 40´	29
Quadro 10 - Dimensões e Capacidade Contêiner High Cube 40´	30
Quadro 11 - Dimensões e Capacidade Contêiner Refrigerado High Cube 40´	31
Quadro 12 -Dimensões e Capacidade Contêiner Ventilado 20´	31

SUMÁRIO

1.1 APRESENTAÇÃO DO TEMA.....	11
1.2 OBJETIVOS.....	12
1.2.1 Geral.....	12
1.2.2 Objetivos Específicos	12
1.3 JUSTIFICATIVA	12
1.4 METODOLOGIA.....	13
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	14
2.1 TRANSPORTE INTERNACIONAL	14
2.2 TRANSPORTE MARÍTIMO	14
2.3 LOGÍSTICA E TRANSPORTE.....	15
2.4 EXPRESSÕES USADAS NA ÁREA DE TRANSPORTE MARÍTIMO	16
2.5 FORMAS DE NAVEGAÇÃO	17
2.6 TIPOS DE NAVIOS.....	18
2.7 EMBALAGENS	23
2.7.1 Principais tipos de acondicionamento da carga	23
2.7.1.1 Carga geral.....	23
2.7.1.2 Formas de unitização.....	23
2.7.1.3 O Contêiner	24
2.8 INTERVENIENTES NO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS.....	33
2.9 SITUAÇÕES CONTRATUAIS.....	34
2.10 SERVIÇOS OFERECIDOS NO TRANSPORTE MARÍTIMO.....	35
2.11 COMPOSIÇÃO DO CUSTO DO FRETE MARÍTIMO.....	36
2.12 PAGAMENTO DO TRANSPORTE	37
2.13 CONHECIMENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO.....	38
2.14 SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO	39
2.15 VANTAGENS E DESVANTAGENS DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS	42
2.16 O TRANSPORTE MARÍTIMO NO BRASIL	42
3. CONCLUSÃO	44

4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁICAS.....	45
--	-----------

1 INTRODUÇÃO

1.1 APRESENTAÇÃO DO TEMA

O transporte marítimo é o transporte hidroviário, aquaviário ou aquático que utiliza como vias de passagem os mares abertos, para o transporte de mercadorias e de passageiros (CHORÃO, 2003, p. 647)

Desde a antiguidade o transporte marítimo tem sido elo de ligação entre os povos. Com o passar dos séculos este modal de transporte foi evoluindo e mantendo-se sempre como a melhor opção no transporte de mercadorias.

O transporte marítimo tem se ajustado, com o passar dos anos, a todas as etapas da evolução dos mercados, provocadas pela procura crescente ou pela necessidade de ultrapassar barreiras naturais, políticas ou interesses locais, contribuindo para o desenvolvimento da humanidade e crescente globalização.

No setor logístico o transporte marítimo de cargas também significa crescimento, pois com a preocupação em oferecer um serviço integrado, desde a origem até o destino da mercadoria, as empresas cada dia mais se preocupam em oferecer mais que um serviço básico de frete, oferecendo novas opções logísticas.

Sendo, atualmente, o fator transporte um dos principais componentes na composição final do preço do produto, e sendo o transporte marítimo o modal que movimenta mais de 90% das mercadorias no comércio internacional, torna-se necessário ao operador de comércio exterior, o pleno conhecimento de todos os detalhes do processo de transporte de cargas via marítima.

O presente trabalho inclui conceito de transporte marítimo de cargas, seus intervenientes, a composição do frete marítimo, pagamento do frete, formas de contratos de frete, serviços oferecidos pelas companhias marítimas, tipos de navios, embalagens do transporte marítimo, seguro de transporte marítimo. O presente

trabalho também traz conceitos de Logística, informações sobre o transporte marítimo no Brasil bem como vantagens e desvantagens deste modal.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Geral

Caracterizar e descrever o processo de transporte marítimo de cargas verificando as vantagens e desvantagens deste modal no comércio exterior.

1.2.2 Objetivos Específicos

Caracterizar o transporte marítimo de cargas;
Apresentar os fatores que envolvem o transporte marítimo de cargas;
Analisar a formação do preço do frete marítimo;
Verificar as vantagens e desvantagens da utilização transporte marítimo de Cargas no comércio exterior.

1.3 JUSTIFICATIVA

A crescente globalização tem intensificado a cada dia o fluxo do comércio internacional. Esta mesma globalização tem provocado inúmeras mudanças na economia mundial. Diversos reflexos destas mudanças são sentidos nas empresas, reflexos estes, que vão desde o aumento da competitividade e acesso a novas tecnologias até as mudanças no comportamento dos consumidores que estão cada vez mais exigentes, informados e principalmente mais sensíveis a preço.

Para se colocar um produto no mercado, quer seja exportando (colocando produtos brasileiros em outros países) ou importando (trazendo produtos estrangeiros para o mercado nacional) é necessário analisar diversos fatores para

que este entre com preço competitivo e conquiste uma fatia deste mercado. O investimento em processos que reduzam os custos dos produtos é intenso e neste processo é grande a preocupação com a redução dos custos logísticos e de transporte visto que estes representam grande percentual no custo total do produto.

As empresas que conseguem se diferenciar de seus concorrentes, operando a baixo custo e com qualidade, desenvolvem vantagens competitivas, maximizam seus ganhos e conquistam novas fatias de mercado.

A proposta deste trabalho se justifica pela necessidade de que as empresas, que participam ou pretendem se inserir no comércio internacional tem de conhecer o processo logístico do transporte marítimo de cargas visto que este continua sendo a melhor opção no transporte internacional.

1.4 METODOLOGIA

Para realização foi utilizada a pesquisa bibliográfica.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 TRANSPORTE INTERNACIONAL

Segundo LOPEZ E GAMA (2007) o transporte internacional serve como elo entre os locais de origem e de destino e é componente decisivo no custo da mercadoria e no cumprimento de prazos e condições de entrega estabelecidos nos contratos de compra e venda no comércio exterior.

O transporte internacional é regido por um contrato aceito. Este contrato é representado pelo conhecimento de embarque. O conhecimento de embarque é o documento emitido pelo dono do veículo e constitui prova fundamental de que a mercadoria foi embarcada e atesta que a mesma está de posse do transportador internacional.

2.2 TRANSPORTE MARÍTIMO

Segundo CHORÃO (2003) o transporte marítimo é o transporte hidroviário, aquaviário ou aquático que utiliza os mares abertos como via de passagem para mercadorias e pessoas.

Segundo CARVALHO (1998) para se adaptar eficazmente às novas exigências, o transporte marítimo tem vindo a sofrer uma grande evolução e inovação tecnológica, em especial no que respeita aos navios e aos sistemas de informação, comunicação e intercâmbio inteligente de dados, e os recursos humanos altamente qualificados nas áreas chave específicas desta atividade.

A procura de serviços de transporte marítimo deriva da necessidade de se transportar por via marítima, mercadorias do comércio entre diferentes países. Neste tipo de transporte os tipos de serviços são muito diversificados. Para satisfazer as diferentes necessidades as empresas marítimas organizam seus serviços observando diferentes fatores: tipos da carga, volume da carga a transportar, forma

de distribuição da carga, forma de unitização, embalagem, local de recepção e local de entrega, tempo utilizado no trânsito entre os dois locais, etc.

No âmbito internacional, o órgão que regula o transporte marítimo é a International Maritime Organization (IMO). Esta organização é vinculada à ONU e composta por mais de 160 países. A IMO edita diversas convenções com a principal preocupação de controlar, promover e preservar a segurança no mar.

No âmbito nacional a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), vinculada ao Ministério dos Transportes, com independência Administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo dos seus dirigentes, tem como função regular, supervisionar e fiscalizar o transporte marítimo. Ela edita toda a regulamentação necessária para a distribuição de linhas e ofertas de espaço, os valores de frete praticados, funcionamentos das empresas de navegação e exploração da infra-estrutura portuária e aquaviária..

No Brasil, devido a cerca de 98% dos valores do comércio internacional de bens brasileiros serem transportados por navios de bandeira estrangeira, o governo exerce, efetivamente, pouca influência na atividade de transporte marítimo.

2.3 LOGÍSTICA E TRANSPORTE

Vários autores conceituam Logística como pode-se ver abaixo:

“A Logística é o processo de gerenciar estrategicamente a aquisição, movimentação e armazenagem de materiais, peças e produtos acabados (e os fluxos de informações correlatas) através da organização e seus canais de *marketing*, de modo a poder maximizar as lucratividades presente e futura através do atendimento dos pedidos a baixo custo”. (CHRISTOPHER, 1997)

“A Logística empresarial trata de todas atividades de movimentação e armazenagem, que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo final, assim como dos fluxos de informação que colocam os produtos em movimento, com o propósito de providenciar níveis de serviço adequados aos clientes a um custo razoável”. (BALLOU, 1993)

A logística é o ramo da gestão que se preocupa com o planejamento da armazenagem, circulação (transporte) e distribuição das mercadorias.

Um dos mais importantes objetivos da logística é criar mecanismos que possibilitem a entrega do produto no destino final ao menor custo e num tempo mais curto possível.

O transporte pode representar até 60% dos custos logísticos tornando-se assim uma das principais funções logísticas.

As principais funções do transporte na Logística estão ligadas basicamente às dimensões de tempo e utilidade de lugar. Desde os tempos mais remotos o transporte de mercadorias tem sido utilizado para disponibilizar produtos no lugar certo no prazo certo dentro do prazo adequado às necessidades do comprador.

Segundo ALVARENGA E NOVAES (2000) ao se organizar um sistema de transporte é preciso ter uma visão sistêmica de todo o processo. Para o planejamento do sistema é preciso conhecer as características da carga (peso, volume, dimensão, densidade) e selecionar o modal de transporte correto. Conforme BALLOU (2001) a seleção do modal de transporte pode ser usada para criar uma vantagem competitiva de serviço.

2.4 EXPRESSÕES USADAS NA ÁREA DE TRANSPORTE MARÍTIMO

A área de transporte se utiliza de algumas expressões as quais quem nela opera precisa conhecer. Abaixo são citadas algumas destas expressões:

- Reserva de Praça: é a solicitação de espaço em navio para determinada mercadoria
- Fechamento de Praça: é a confirmação, pelo transportador ou seu agente, da reserva de praça, Nesta confirmação o transportador passa a informação da data de estadia do navio no porto de embarque.

- **Praça Morta:** é a falta de embarque da carga, após o fechamento de praça. O transportador pode cobrar de um valor mínimo de ressarcimento ou, até, do valor integral do frete. Empresas que costumam fazer consecutivamente fechamentos de praça e não embarcar a carga acabam ficando desacreditadas perante os armadores e podem sofrer retaliações. Em épocas de excesso de demanda os armadores acabam priorizando os clientes fieis, aqueles que respeitam a reserva feita e acabam deixando por último os que costumam não embarcar suas cargas.
- **Manifesto Internacional de Carga (MIC):** é o documento de transporte emitido pelo comandante do veículo, após o embarque da carga, uma para cada origem/destino, onde consta a consolidação das cargas desse trajeto.

2.5 FORMAS DE NAVEGAÇÃO

Para Segundo NOVAES (2007), transporte aquaviário é aquele que envolve todos os tipos de transporte efetuado na água. O transporte aquaviário engloba o transporte fluvial e lacustre (aquaviário interior) e o transporte marítimo, que pode ser dividido em transporte marítimo de longo curso e a navegação de cabotagem.

A navegação de longo curso é a que se refere ao transporte marítimo internacional, envolve as linhas de navegação do Brasil com países distantes. Inclui tanto os navios que realizam tráfego regular, pertencentes a Conferências de Frete, Acordos Bilaterais e os outsiders, como aqueles de rota irregular, os “tramps”.

A cabotagem inclui todo o transporte marítimo realizado ao longo da costa brasileira. No meio marítimo ouve-se falar também em “grande cabotagem” o que se refere ao transporte marítimo realizado ao longo da costa até os com fronteiras com o Brasil porém, sempre que se fala de cabotagem refere-se ao transporte realizado ao longo da costa brasileira do Rio Grande do Sul até Manaus.

“Com vistas a usufruir as economias de escala, com a maximização do aproveitamento dos ativos e racionalização dos processos logísticos, os transportadores internacionais marítimos costumam centralizar serviços de longo curso em portos internacionais (hub ports), o que permite mais celeridade e frequência de oferta de viagens longas, em navios com lotação ideal ou muito próxima disto, com a complementação do serviço feita por navios alimentadores ou secundários (feeder vessels que alcançam mais portos, denominados secundários (feeder ports). Esta configuração é calcada em processo intenso de transbordo ou baldeação, fundamental, assim, a celeridade e racionalidade, nestas tarefas, para que o todo seja economicamente viável”.(LOPEZ E GAMA, 2007, p.464)

No Brasil a navegação de longo curso é a modalidade mais usada devido ao grande número de exportações e importações realizadas no país. De acordo com Ribeiro (2007), em outubro de 2007 as exportações brasileiras passaram da marca de US\$ 15.769 bilhões e as importações foram cerca de US\$ 14 bilhões.

2.6 TIPOS DE NAVIOS

“Os navios são construídos de forma adequada com a natureza da carga a ser transportada (embalada e unitizada, embalada fracionada, granel sólido, granel líquido, etc), ou até em relação a unidade de carga a ser utilizada, com o objetivo de atender suas necessidades específicas.” (LOPEZ E GAMA 2007, p. 469)

Os principais tipos de navios utilizados no transporte marítimo de cargas são:

- **Navios Cargueiros:** são os navios que transportam vários tipos de cargas, geralmente em pequenos lotes – sacarias, caixas, veículos encaixotados ou sobre rodas, bobinas de papel de imprensa, vergalhões, barris, barricas, etc. Tem aberturas retangulares no convés principal e cobertas de carga chamadas escotilhas de carga, por onde a carga é embarcada para ser estivada nas cobertas e porões. A carga é içada ou arriada do cais para bordo ou vice-versa pelo equipamento do navio (pau de carga e ou guindastes) ou pelo existente no porto;

Figura 1 - Navio Cargueiro



Fonte: <http://www.digitalphoto.pl/pt/fotografias/3368/>

- Navios Graneleiros: são os navios destinados ao transporte de grandes quantidades de carga a granel: milho, trigo, soja, minério de ferro, etc. Se caracterizam por longo convés principal onde o único destaque são os porões. Tem baixo custo operacional e geralmente opera como Navio Trump;

Figura 2 - Navio Graneleiro



Fonte: <http://www.radarsul.com.br/saochico/porto.asp>

- Navios Tanques: são os navios para transporte de petróleo bruto e produtos refinados (álcool, gasolina, diesel, querosene, etc.). Se caracterizam por sua superestrutura a ré e longo convés principal quase sempre tendo à meia nau uma ponte que vai desde a superestrutura até a proa. Essa ponte é uma precaução para a segurança do pessoal, pois os navios tanques carregados passam a

ter uma pequena borda livre, fazendo com que no mar seu convés seja "lavado" com frequência pelas ondas;

Figura 3 - Navio Tanque



Fonte: <http://blog.naval.com.br/2007/06/19/>

- Navio Ore-oil: transporta tanto minério como petróleo;

Figura 4 - Navio Ore-Oil



Fonte: <http://www.naviosmercantesbrasil.com.br>

- Navio Porta-contêiner: exclusivo para o transporte de contêineres, que são alocados através de encaixes perfeitos. A utilização intensa de guindastes reduz sensivelmente a necessidade de mão-de-obra.

Figura 5 - Navio porta Contêiner



Fonte: http://www.naviosmercantesbrasileros.hpg.ig.com.br/nm_alianca_europa.htm

- Navio Lash (lighter aboard ship) ou porta barcaças: construído para operar em portos congestionados ou com problema de calado, transporta, em seu interior, barcaças com capacidade de aproximadamente 400ton, ou 600m³, cada uma, as quais são embarcadas em navios maiores ao largo do porto.
- Navio Multicarga ou multipropósito (multi-purpose); transporta carga geral, refrigerada, veículos, contêineres, dentre outros tipos podendo transportar simultaneamente vários tipos de carga.
- Navio Sea-bee (sea barge): mais moderno tipo de navio mercante, pois pode acomodar barcaças e converter-se em graneleiro ou porta-contêiner, mas não teve seu uso disseminado.
- Navios Químicos: são os navios parecidos com os gaseiros, transportando cargas químicas especiais, tais como: enxofre líquido, ácido fosfórico, soda cáustica, etc.

Figuro 6 - Navio Químico



Fonte: <http://www.digitalphoto.pl/pt/fotografias/3438/>

- Navios de Operação por rolamentos – RoRO (Roll-on-Roll-off): são os navios em que a carga entra e sai dos porões e cobertas, na horizontal ou quase horizontal, geralmente sobre rodas (automóveis, ônibus, caminhões) ou sobre veículos (geralmente carretas, trailers, estrados volantes, etc.). Existem vários tipos de RoRos, como os porta- carros, porta-carretas, multi-propósitos, etc., todos se caracterizando pela grande altura do costado e pela rampa na parte de ré da embarcação

Figura 7 - Navio Roro



Fonte: <http://farinha-ferry.blogspot.com>

2.7 EMBALAGENS

Embora a embalagem de uma mercadoria possa parecer um aspecto de pouca importância, é, entretanto, fundamental no comércio internacional. A embalagem tem que cumprir com uma série de objetivos (proteger a mercadoria, evitar roubos, etc.) mas, além disso, tem que ser econômica e tem que buscar o equilíbrio entre suas funções e seu custo, tanto do ponto de vista do material empregado, como do tempo necessário para realizar a operação de embalagem.

2.7.1 Principais tipos de acondicionamento da carga

2.7.1.1 Carga geral

A carga geral ou solta é conhecida no meio marítimo como “break bulk”, inclui os volumes de carga acondicionados sob dimensões e formas diversas, sendo elas: sacaria, fardos, caixas de papelão e madeira, engradados, tambores etc. A operação da carga e descarga na carga. Inclui também itens pequenos que estão sujeitos a perdas e avarias.

2.7.1.2 Formas de unitização

Unitização é a transformação de mercadorias com dimensões menores em uma única unidade com dimensões padronizadas. A unitização facilita as operações de armazenagem e movimentação da carga, sendo que estas podem ser feitas de forma mecanizada. Há vários tipos de unitização, sendo o contêiner o sistema mais avançado.

As formas primárias unitização usadas, antes do moderno contêiner, são os paletes, os marino-slings e mais recentemente o big-bag. Estas formas permitem o aproveitamento da estrutura existente.

- **Paletes** - são plataformas de madeira, com dimensões padronizadas, sustentadas por pés ou vigas de madeira, nas quais as mercadorias são empilhadas. A altura dos paletes deve ser tal, de modo a permitir a entrada de garfo de empilhadeira mas também não deve ser excessiva para não roubar espaço nos compartimentos de carga.
- **Marino-slings** - são cintas de material sintético, que formam uma rede, com dimensões padronizadas, geralmente utilizadas para sacaria.
- **Big-Bag** - são sacos de material sintético, com fundo geralmente circular ou quadrado, utilizados freqüentemente para produtos industrializados em grãos e pós, em substituição a sacaria. Permitem o reaproveitamento. O seu custo é superior ao dos marino-slings e por isso, em operações de comércio exterior, geralmente, não embarcam com a carga.

2.7.1.3 O Contêiner

O contêiner (cofre de cargas), também conhecido como contentor é o sistema de unitização de cargas mais utilizado no transporte marítimo, devido às vantagens que oferece, podendo dentre elas ser destacadas as seguintes:

- melhor utilização dos recursos de transporte;
- redução do tempo na embalagem dos volumes;
- diminuição do tempo de trânsito entre o ponto de origem e o ponto de destino;
- redução dos custos de seguro devida a característica própria de segurança do sistema;
- maior possibilidade de controle por computador.

Como o próprio nome diz o contêiner é uma caixa de aço onde a mercadoria é disposta de forma a otimizar espaço e garantir segurança integral durante o transporte. Ele foi inventado em 1937 pelo americano Malcom Mc Lean fundador da companhia Maersk-Sealand.

Na legislação brasileira o uso dos contêineres nos transportes é regulamentado pela Lei nº. 80.145 de 15 de agosto de 1977, a qual no artigo 4º conceitua:

“O *container* é um recipiente construído de material resistente, destinado a propiciar o transporte de mercadorias com segurança, inviolabilidade e rapidez, dotado de dispositivo de segurança aduaneira e devendo atender às condições técnicas e de segurança previstas pela legislação nacional e pelas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil”.

O contêiner é internacionalmente medido em Pés (') e os mais utilizados são os de 20' e 40'.

Existem diversos tipos de contêineres ou contentores, cada tipo para um determinado tipo de carga:

Standard 20' e 40': utilizado para carga seca não perecível;

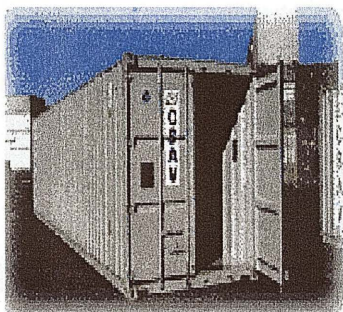
Quadro 1 - Dimensões e Capacidade Contêiner Standard 20'

Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)
Externa	2,438	6,0600	2,590
Interna	2,352	5,9000	2,390
Porta	2,340	-	2,283
Volume (m3)	Carga (Toneladas)		Tara - Peso do contêiner (Toneladas)
33,000	28,150		2,330

Quadro 2 - Dimensões e Capacidade Contêiner Standard 40´

Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)
Externa	2,438	12,192	2,590
Interna	2,352	12,030	2,390
Porta	2,340	-	2,275
Volume (m3)	Carga (Toneladas)		Tara - Peso do contêiner (Toneladas)
67,700	28,700		3,800

Figura 8 - Contêiner Standard



Fonte: www.csav.com/pages/port_types_content

Refrigerado 20´e 40´; utilizado para transporte de cargas perecíveis que exijam refrigeração, podendo manter uma temperatura interna de - 25°C a 25°C. O chão deste tipo de contêiner é de alumínio, com portas reforçadas de aço e é todo revestido de aço inoxidável possuindo encaixe para gerador de energia;

Quadro 3 - Dimensões e Capacidade Contêiner Refrigerado 20´

Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)
Externa	2,438	6,060	2,590
Interna	2,285	5,450	2,260
Porta	2,320		2,25
Volume (m3)		Carga (Toneladas)	Tara - Peso do contêiner (Toneladas)
28,100		21,800	3,200

Quadro 4 - Dimensões e Capacidade Contêiner Refrigerado 40´

Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)
Externa	2,438	12,192	2,590
Interna	2,285	11,570	2,260
Porta	2,290		2,265
Volume (m3)		Carga (Toneladas)	Tara - Peso do contêiner (Toneladas)
58,400		26,000	4,480

Figura 9 - Contêiner Refrigerado



Fonte: www.csa.com/pages/port_types_content

Flat Rack 20´e 40´: usado para cargas de grandes dimensões ou muito pesadas suas laterais e o topo são removíveis;

Quadro 5 - Dimensões e Capacidade Contêiner Flat Rack 20´

Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)
Externa	2,438	5,060	2,590
Interna	2,352	5,900	2,310
Porta			
Volume (m3)	Carga (Toneladas)		Tara - Peso do contêiner (Toneladas)
32,000	29,500		3,000

Quadro 6 - Dimensões e Capacidade Contêiner Flat Rack 40´

Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)
Externa	2,438	12,192	2,590
Interna	2,41	12,020	1,955
Porta			
Volume (m3)	Carga (Toneladas)		Tara - Peso do contêiner (Toneladas)
56,600	40,050		4,950

Figura 10 - Contêiner Flat Rack



Fonte: www.csav.com/pages/port_types_content

Open Top: é usado para cargas muito pesadas ou de grandes dimensões como o próprio nome diz sua característica principal é que a carga pode ser içada pelo topo;

Quadro 7 - Dimensões e Capacidade Contêiner Open Top 20´

Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)
Externa	2,438	6,060	2,590
Interna	2,340	5,890	2,360
Porta	2,320		2,250
Volume (m3)		Carga (Toneladas)	Tara - Peso do contêiner (Toneladas)
32,600		21,700	2,300

Quadro 8 - Dimensões e Capacidade Contêiner Open Top 40´

Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)
Externa	2,438	12,192	2,590
Interna	2,352	12,024	2,380
Porta	2,320		2,250
Volume (m3)		Carga (Toneladas)	Tara - Peso do contêiner (Toneladas)
67,300		26,280	4,200

Figura 11 - Contêiner Open Top´



Fonte: www.csav.com/pages/port_types_content

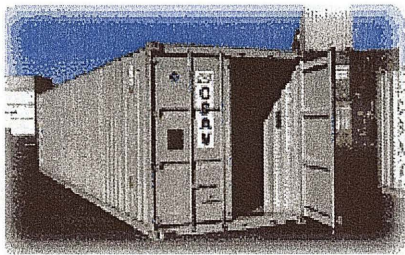
High Cube 40´: este contêiner tem a mesma utilização do container standard de 40´, usado para transporte de cargas secas. A única diferença entre o high cube e o standard de 40´ é a altura que neste é

um pouco maior. Esta diferença possibilita uma capacidade maior de transporte de carga.

Quadro 9 - Dimensões e Capacidade Contêiner High Cube 40´

Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)
Externa	2,438	12,192	2,896
Interna	2,352	12,030	2,695
Porta	2,340		2,585
Volume (m3)		Carga (Toneladas)	Tara - Peso do contêiner (Toneladas)
76,000		26,480	4,000

Figura 12 - Contêiner High Cube 40´



Fonte:www.csav.com/pages/port_types_content

Refrigerado High Cube 40´: a diferença entre este contêiner e o refrigerado de 40´ está apenas na altura;

Quadro 10 - Dimensões e Capacidade Contêiner Refrigerado High Cube 40´

Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)
Externa	2,438	12,192	2,896
Interna	2,286	11,570	2,546
Porta	2,280		2,567
Volume (m3)		Carga (Toneladas)	Tara - Peso do contêiner (Toneladas)
67,300		28,400	4,100

Figura 13 - Contêiner Refrigerado High Cube 40´



Fonte: www.csav.com/pages/port_types_content

Ventilado 20´: especialmente designado para o transporte de cargas que exigem ventilação permanente durante o transporte. Possui ventarolas que ficam abertas durante o percurso, permitindo a ventilação da carga;

Quadro 11 -Dimensões e Capacidade Contêiner Ventilado 20´

Dimensões	Largura (m)	Comprimento (m)	Altura (m)
Externa	2,438	6,060	2,590
Interna	2,340	5,900	2,390
Porta	2,340		2,270
Volume (m3)		Carga (Toneladas)	Tara - Peso do contêiner (Toneladas)
32,990		22,050	2,350

Figura 14 - Contêiner Ventilado de 20´



Fonte: www.csav.com/pages/port_types_content

Tanque: utilizado para o transporte de graneis líquidos como petróleo, produtos químicos.

Figura 15 - Contêiner Tanque



WWW.albacoraoffshore.com.br

2.7.1.4 Multas cobradas por sobreestadias de contêiner

No transporte marítimo, tanto na importação quanto na exportação, quando o contêiner fica retido pelo importador ou exportador por tempo maior que o tempo determinado pela companhia marítima (que geralmente é um hábil tempo calculado para que todo o processo seja efetuado), o transportador pode cobrar multas como as citadas abaixo:

- Detenção de contêiner (Detetion) : cobrada na exportação é quando o exportador faz a reserva de praça e não libera a mercadoria para o navio previsto, embarcando a mercadoria em navio com data posterior

a data de tempo livre, de uso do contêiner, determinada pela companhia marítima

- Sobreestadia (Demurrage): cobrada na importação é quando, por algum motivo, o importador não devolve o contêiner para a companhia marítima dentro do tempo livre de uso por ela determinada.

2.8 INTERVENIENTES NO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS

Intervenientes no transporte marítimo de cargas são todos os envolvidos no elo de transporte de uma carga desde o porto de origem até o porto de destino podendo destacar entre eles os seguintes:

- Armador: é a entidade que se ocupa do transporte propriamente dito. Quer seja o proprietário, o explorador ou o simples afretador de um navio, a sua missão é a de transportar as mercadorias ou passageiros do ponto A ao ponto B através do mar, rios e lagos, a tempo e em segurança. Para manter a sua actividade está em ligação com numerosos outros intervenientes:
- Transitário: é o intermediário que está responsável por levar a carga desde o fornecedor até ao cliente.
- Operadores portuário: é a entidade que efectua as operações portuárias de carga e descarga;
- Organizações de reboque e pilotagem de portos: asseguram a boa navegação do navio dentro da área portuária;
- Seguradora marítima: segura o navio e a sua carga, e assume a responsabilidade em caso de acidente;
- Agente marítimo: é o representante do armador nos portos onde o mesmo não tem delegações. É responsável pelas formalidades administrativas e ocupa-se de todos os assuntos de um navio durante a sua estadia num porto (reboque, pilotagem, reparações, relações com as autoridades marítimas e portuárias, assuntos da tripulação e gestão da carga);

- Shiphandler: é a entidade que abastece os navios de produtos alimentares e de outros consumíveis.

2.9 SITUAÇÕES CONTRATUAIS

Conforme LOPEZ E GAMA (2007) No transporte marítimo são utilizadas as seguintes contratações de transporte: House to House (a mercadoria é colocada no contêiner (ovada) nas instalações do exportador e retirada do contêiner (desovada) no pátio do consignatário, Pier to Pier (apenas entre dois terminais marítimos), Pier to House ou House to Pier.

No serviço Pier to Pier, existem formas padronizadas, nelas são definidas a responsabilidade do armador quanto aos serviços de embarque ou colocação da mercadoria no navio, estiva, recheio (distribuição ou balanceamento de carga no navio), descarregamento, etc, são elas:

Liner ou Berth Terms: embarque e desembarque por conta do armador;

FI (Free in to vessel) ou FILO (Free in, liner out); livre de despesas de carregamento para o armador;

FIS (Free in and stowed to vessel) ou FISLO (Free in and stowed, liner out); Livre de despesas de embarque e estiva para o armador;

FIST (Free in. Stowed and trimmed to vessel): Livre de despesas de embarque, estiva e recheio(balanceamento e travamento) para o armador;

FO (Free out) ou LIFO (Liner in, free out): Livre de despesas de descarregamento para o armador;

FIO (Free in and out to vessel);Livre de despesas de carregamento e descarregamento para o armador;

FIOS (Free in, out and srowed to vessel): Livre de despesas de carregamento, descarregamento e arrumação para o armador;

FIOT (Free in, out and trimmed to vessel): Livre de despesas de carregamento, descarregamento e recheio (balanceamento e travamento) para o armador.

2.10 SERVIÇOS OFERECIDOS NO TRANSPORTE MARÍTIMO

No transporte marítimo as companhias marítimas costumam oferecer os seguintes tipos de serviços:

- Regular: ou liners, este serviço opera de acordo com uma rota comercial preestabelecida. É o tipo de serviço mais importante componente do sistema internacional dos transportes marítimos sendo dividido entre:
 1. Conferência de fretes: corresponde a grupo de empresas marítimas de transporte de longo curso que se unem para explorar o serviço em determinado tráfego, estabelecendo o mesmo frete, regularidade, continuidade, qualidade de serviço relativamente uniforme, e demais condições de transporte para o usuário.
 2. Outsiders: armadores que operam em vínculo com conferências ou outros armadores e prestam serviços em linhas fixas. Podem oferecer preços mais competitivos porém, não atendem com a mesma regularidade e nível de garantias oferecidos pelas conferências.
- Irregular: neste serviço não existe um roteiro marítimo determinado (linha), o armador que atua por conta própria, segundo itinerário estabelecido em função das oportunidades de negócios surgidas em cada porto. O navio que opera nesta situação é conhecido como tramp, usado para cargas em grande volume e com baixo valor unitário. Muito utilizado para o transporte de grãos.
- Afretamento: usado quando há grande quantidade de mercadoria a ser transportada, suficiente para ocupar totalmente ou parte substancial de um veículo. O afretamento pode ocorrer por viagens consecutivas, pela disponibilidade de um veículo por um período de tempo e até mesmo mediante um contrato de transporte envolvendo plena disponibilidade de qualquer veículo.

2.11 COMPOSIÇÃO DO CUSTO DO FRETE MARÍTIMO

Os componentes básicos do custo de transporte marítimo incluem as despesas operacionais do navio e as portuárias. As primeiras incluem tanto os custos diretos de operação da embarcação (combustível, tripulação, manutenção e reparo da embarcação, alimentação e água potável) como os custos fixos (depreciação, capital, seguro e impostos). As despesas portuárias compreendem a praticagem (manobra do navio no porto) o carregamento e descarregamento, além do estacionamento do navio no berço.

O preço específico do serviço para determinada mercadoria, dado o nível geral de fretes na rota, resulta de variáveis como: volume, peso, facilidade de estiva da mercadoria, (ou se dispõe de alguma forma de unitização), embalagem da mesma, fragilidade, perecibilidade, contaminação da mercadoria e periculosidade.

O valor da mercadoria no entanto é elemento fundamental, na formação do preço do frete, pois estabelece “quanto cada mercadoria tem capacidade de pagar” de modo a viabilizar a operação comercial.

As companhias marítimas usam o peso e o volume como unidade para cobrança de frete, aplicando, para a cobrança do frete, o que apresentar maior valor. Esta tarifa é em geral definida como Frete Básico.

Além do frete básico podem ser cobradas outras taxas como:

1. Ad Valorem: cobrada no local de embarque sobre mercadorias cujo valor fob exceda U\$1 mil por tonelada;
2. Sobretaxa de Combustível (Bunker Surcharge) : percentual cobrado sobre o frete básico destinado a cobrir custos com combustível do navio;
3. Taxa para Volumes Pesados (Heavy Lift Charge): cobradas sobre embarque de cargas cujo volume individual exceda a 1500kg e exijam condições especiais de embarque e desembarque;
4. Taxas para Volumes em Grandes Dimensões (Extra Length Charge): aplicada sobre cargas que excedam 12m de comprimento;

5. Adicional de Porto; taxa aplicada à mercadorias que tem como destino portos secundários ou fora de rota;
6. Fator de Ajuste Cambial (Currency Adjustment Factor – CAF); utilizada em moedas com desvalorização sistemática em relação a moeda americana.
7. Sobretaxa de Congestionamento de Porto (Port Congestion Surcharge); cobrada sobre o frete básico em portos congestionados que ocasionam atraso nas atracações de navios.
8. Taxa de Segurança; esta taxa é cobrada pelos terminais portuários a seus clientes os armadores e tem como objetivo a manutenção do código de segurança ISPS (International Ship and Port Facility Security) estabelecido pela IMO (International Maritime Organization). Porém esta taxa é diluída e repassada com o frete básico.

Já para carga containerizada o frete pode ser cobrado por unidade, sendo comum as cobranças:

- All in: valor fixo por unidade para determinada rota ou trecho;
- Rental: preço por m3 ou tonelada, com valor mínimo estipulado;
- Ship's Convenience; frete para lote de carga solta com valor estabelecido e aguarda outros lotes que tenham o mesmo destino e assim possam ser consolidadas no mesmo contêiner.

2.12 PAGAMENTO DO TRANSPORTE

A remuneração pelo serviço de transporte de uma mercadoria é chamado de frete. No transporte de cargas o pagamento pode ser feito de duas formas:

- - Frete Prepaid – frete pago no local do embarque
- - Frete Collect – pago no local de desembarque (payable at destination)

“Os fretes contratados no País, devidos a transportadores estrangeiros, somente podiam ser pagos em moeda nacional aos seus agentes ou representantes no Brasil. Porém, atualmente, as normas cambiais brasileiras permitem ao exportador ou importador domiciliado no País pagar o frete internacional em moeda estrangeira, por meio de contratação de câmbio, diretamente ao transportador domiciliado no exterior, ou efetuar crédito à conta titulada pelo transportador estrangeiro aberta e mantida no Brasil, de acordo com legislação e regulamentação em vigos, respeitadas algumas exigências legais”(LOPEZ E GAMA, 2007 P.464)

Separado do pagamento do frete são cobradas taxas de emissão do documento de embarque, no transporte marítimo este documento é chamado de BILL OF LADING, e taxas de coleta e movimentação de carga.

2.13 CONHECIMENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO

Mais conhecido como B/L (Bill of Lading), pode ser composto por várias vias, sendo mais comum em número de seis, todas datadas e assinadas pelo transportador ou seu agente: três vias negociáveis (originais, com transferência prevista por endosso) e três não negociáveis (cópias). Tem que constar em todas as vias a quantidade de originais emitidas, para controle dos possíveis interessados.

Cada companhia de navegação pode ter seu modelo de conhecimento de embarque, a ser preenchidos com os dados necessários, tais como: nome do exportador; nome e endereço da companhia de navegação; nome do importador; porto de embarque; porto de destino; nome a quem vai ser notificado quando da chegada da mercadoria; total de volumes; nome da mercadoria; peso bruto e volume cúbico; forma de pagamento do frete; valor do frete (em algarismo e por extenso), ao menos nas vias que integram os dosséis aduaneiro e cambial; nome do transportadora no porto de embarque, com o carimbo e assinatura ou autenticação do responsável; e carimbo do local de estiva da mercadoria (shipped on board), indicando que os bens foram recebidos a bordo.

Quando se tratar de contêiner, deve constar ainda seu número de identificação, bem como o lacre de fechamento da porta, quando for o caso.

O conhecimento de embarque pode ser emitido à ordem (no próprio nome do embarcador, de seu agente ou banco no porto de destino, ou de outra pessoa),

transferível por endosso neste caso, ou nominal (em nome do consignatário). Pode ser direto (a mercadoria segue direto até o porto de destino final), ou indireto (por ocorrer transferência – transbordo – para outro navio, deve constar o nome das duas embarcações e o valor de cada frete). Esse documento também pode ser sem reserva ou ressalva (clean on board), significando que a carga foi recebida em boa ordem para embarque, em seu aspecto externo (aparenta não ter problemas), ou com reservas ou ressalvas (relato de algumas avarias).

O conhecimento de embarque assume as seguintes funções: prova de entrega da mercadoria a bordo de veículo (título de posse); evidência do contrato de transporte; e meio de transferência de direito sobre mercadorias em trânsito (título de propriedade).

Embora seja um documento de cunho internacional, o conhecimento de embarque marítimo é disciplinado pelo Código Comercial Brasileiro, tendo força e sendo acionável como escritura pública.

Na existência de mais de um original de conhecimento de embarque, recomenda-se utilizar o jogo completo nas transações diretas ou indiretas pertinentes a transferência de mercadoria e respectivo pagamento.

Este documento costuma ser emitido pela agência marítima que atua como representante legal do armador no porto, incluindo, dentre suas atribuições, a venda de serviços de transportes. São tarefas previstas para o agente marítimo; anúncios da chegada e do itinerário do navio; pedidos de autorização perante autoridades marítimas; contratação e/ou supervisão (carga, descarga, entrega, recepção e transporte complementar); preparação, modificação, entrega e assinatura de todos os documentos firmados entre a companhia marítima e os embarcadores; cobrança de fretes, taxas e sobretaxas, representação e defesa de interesses do armador.

2.14 SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Para Brandon (2001), o objetivo fundamental do seguro de transporte é evitar que as organizações tenham perdas físicas e financeiras. As perdas financeiras são

eliminadas e ou minimizadas, através de atividades de prevenção de riscos e pagamento de sinistros.

O seguro do transporte marítimo é o seguro das mercadorias transportada por mar, seja na cabotagem ou no longo curso. Quem faz o seguro é o dono da mercadoria,

O Seguro Marítimo é a modalidade mais antiga da atividade seguradora. No ano de 1800 a.C, já existiam leis, que dedicava 282 cláusulas ao tema da “bodemeria”, que era um empréstimo ou uma hipoteca contrária pelo proprietário do navio para financiar sua viagem.(Vittorio e Pacheco, 2000, p. 86)

O aumento do comércio causou o aumento da navegação e conseqüentemente o desenvolvimento de novas fórmulas para proteger os bens que circulavam nas perigosas rotas comerciais, especialmente em função dos acidentes marítimos.

Segundo a FUNENSENG (2000) o Seguro de Transporte Marítimo é um contrato pelo qual uma das partes se obriga, mediante cobrança de prêmio, a indenizar a outra pela ocorrência de determinados eventos ou por eventuais prejuízos causados a carga durante o seu transporte.

No Seguro de Transporte Marítimo há sempre pelo menos dois participantes, de um lado o proprietário da carga a transportar e de outro o transportador que executa a operação de transporte. As modalidades de seguros para cada um dos participantes têm condições distintas. No Brasil quem regulamenta esta modalidade de seguros é a Superintendência de Seguros Privados – SUSEP.

O seguro de transporte marítimo tem como objetivo indenizar perdas e danos sofridos por bens transportados no comércio exterior.

O seguro de transporte marítimo dá cobertura as mercadorias apenas em casos de avarias relativas a acidentes inerentes a viagem como: abalroamento, tombamento, encontro de um navio com um iceberg, etc: Esta cobertura é conhecida como básica. Porém as coberturas podem ser ampliadas indo além do transporte considerando outros fatores que podem colocar a mercadoria em risco. Estas coberturas são chamadas de adicionais.

No Brasil a SUSEP descreve as coberturas básicas em cláusulas A, B e C:

- Cláusula A: cobre riscos de perdas ou danos pelo objeto segurado, durante o transporte marítimo ou em percursos preliminares ou complementares, inclusive a varia grossa e despesas de salvamento.
- Cláusula B: cobre, ainda, a perda total de qualquer volume durante a operação de carga e descarga do navio ou embarcação, bem como avaria grossa e despesas de salvamento.
- Cláusula C: é a cobertura mais restrita e refere-se a perdas e danos atribuíveis a; naufrago, encalhe, incêndio ou explosão, colisão, tombamento e alijamento. Este seguro não cobre ainda varredura pelas ondas, perda total durante operações de carga e descarga, terremotos, erupção vulcânica ou raio e entrada de água do mar, nos meios de transporte ou no local de armazenagem.

Para a SUSEP, são três as coberturas adicionais, em viagens marítimas internacionais:

1. Danificação ou destruição voluntária, total ou parcial do objeto segurado, por ato ilícito de qualquer pessoa ou pessoas, exceto o próprio segurado;
2. Perda parcial decorrente de fortuna do mar e de raio; e
3. Perda total de volumes durante as operações de carga e descarga do navio ou embarcação ou decorrente de fortuna do mar, raio e arrebatamento pelo mar.

Quando o operador de comércio de exterior for contratar o seguro precisa deixar claro qual o tipo de cobertura deseja, evitando que se fique a descoberto em algum risco. Cada cobertura tem um valor e quanto mais coberturas mais elevado o custo do seguro.

2.15 VANTAGENS E DESVANTAGENS DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS

Segundo BARAT (2007), as vantagens da utilização do transporte marítimo são referentes à flexibilidade da carga e custos, ou seja, há maior capacidade de carga que permite significativas reduções de custo por unidade de preço. Nesse sentido, ainda apresenta como vantagem uma maior facilidade de transportar qualquer tipo de carga bem como se percebe um melhor desempenho nos deslocamentos de longa distância.

Já para CARVALHO (2002) o transporte marítimo é mais vantajoso, em relação aos outros modais de transporte, quando se trata de transportar produtos em grande quantidade, e com um custo reduzido, por unidade. As principais desvantagens estão relacionadas com a pouca flexibilidade e a baixa velocidade que este meio de transporte oferece.

Comparado a outros modais o transporte marítimo também é mais vantajoso devido a seus custos com perdas e danos serem considerados baixos.

Como desvantagem pode-se considerar também os problemas de transporte no porto, problemas de calado e falta de investimento na infraestrutura portuária. Sua disponibilidade e confiabilidade também podem ser afetadas pelas condições meteorológicas.

2.16 O TRANSPORTE MARÍTIMO NO BRASIL

Segundo o consultor Cristiano Ceccato, em seu artigo A importância do transporte marítimo para o Brasil, apesar de o transporte marítimo ser um dos modais mais importantes para o desenvolvimento da indústria e da logística no Brasil, ainda não tem todo o seu potencial desenvolvido. No país a importância do modal marítimo está diretamente ligada a intermodalidade, à geração de novos empregos, ao aumento de cargas e ao fortalecimento do setor logístico.

O Brasil possui uma grande rede hidroviária com um litoral de 9.198km, contudo seus portos com boa capacidade de operação são apenas 16, destacando-se entre eles os seguintes Portos: Santos (SP), Paranaguá (PR), Itajai (SC), Porto alegre (RS), Rio de Janeiro (RJ) e Vitória (ES).

O Governo e também a iniciativa privada precisam investir mais na estrutura portuária. Como o modal rodoviário é o meio mais utilizado para o escoamento da produção nacional há também necessidade de forte investimento neste setor.

O país não possui uma frota mercante com poder de operação deixando que 98% da movimentação, no transporte internacional, seja feito por companhias estrangeiras.

Apesar de todas as dificuldades no processo de transporte marítimo, no Brasil, a ANTAQ (Agência Nacional de Transporte Aquaviário) verificou que entre os anos de 2006 e 2007 houve crescimento de 8,5% nas exportações e 23,6% nas importações.

3. CONCLUSÃO

Com a globalização se faz necessário a inserção das empresas no mercado internacional quer seja exportando ou importando.

O transporte marítimo, em relação aos demais modais, é o que apresenta menor custo, principalmente para mercadorias que apresentam características como: grande volume e peso. Considerando as características da carga o transporte pode ser feito em carga solta, de forma unitizada ou em contêiner. Também considerando estas características, as frotas comerciais disponibilizam no mercado diversos tipos de navios para o transporte.

O operador de comércio exterior, na importação, ao optar pelo transporte marítimo, precisa conhecer muito bem as características de seu produto, analisando seu estoque e verificando a necessidade do tempo de reposição, pois, uma das desvantagens deste modal é a lentidão, visto que, fatores como condições meteorológicas podem interferir, ainda mais, no tempo de percurso da mercadoria desde o estoque do fornecedor até o seu estoque. Na exportação, o estudo deve ser feito no caminho inverso para que atrasos na entrega, ao cliente, não seja motivo de quebra de contratos e perda de mercado. No Brasil, outro fator que deve ser levado em consideração é a deficiência na estrutura portuária e na malha viária que pode atrasar o processo de importação e exportação por via marítima.

Quanto ao seguro internacional de transporte marítimo, o exportador ou importador deve analisar qual o melhor seguro a ser contratado para que sua mercadoria seja transportada sem nenhum risco, pois segundo BRANDON (2001) o objetivo principal do seguro de transporte é evitar que as organizações sofram perdas físicas e financeiras.

Sendo o transporte marítimo o modal mais utilizado no fluxo do comércio internacional, movimentando cerca de 90% das cargas, pode-se concluir que se o empresário que nele atua, tendo amplo conhecimento de todos os fatores e interveinientes no processo, conseguirá operar com segurança, agilidade e qualidade, conseguindo reduzir seu custo de operação, podendo se diferenciar dos concorrentes obtendo assim maior ganho de mercado.

4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVARENGA, Antônio Carlos; NOVAES, Antônio Galvão N. **Logística Aplicada: Suprimentos e Distribuição Física**. 3 ed. São Paulo: Edgard Blücher, 2000.

ANTAQ – **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPOTES AQUAVÁRIOS**. Disponível em: www.antaq.gov.br .Acesso em: 13/05/2009.

BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial**. São Paulo: Atlas, 1993.

BALLOU, Ronald H. - **Logística Empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. São Paulo, Atlas, 1993.

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

BARAT, J. (org.). **Logística e transporte no processo de Globalização: oportunidades para o Brasil**. São Paulo: UNESP: IEEI, 2007.

BRANDON, Lawrence G. **Deixa a Trombeta Soar**. Rio de Janeiro. FUNENSEG – Fundação Escola Nacional de Seguros. Cap.1. p.10 2001.

CARVALHO, J. **Debates sobre a Economia Internacional**,1998 Disponível em: <<http://www.ordemeconomistas.pt/debates>>. Acesso em 13/04/2009

CARVALHO, J. M. Crespo de, - **Logística**. 3ª ed. Lisboa: Edições Sílabo, 2002.

CECCATO, Cristiano. **A importância do Transporte Marítimo no Brasil**. Disponível em http://www.ecivilnet.com/artigos/transporte_maritimo_importancia.htm. Acesso em 10/05/2009

CHRISTOPHER, M., **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos - Estratégias para Redução de Custos e Melhoria dos Serviços**, São Paulo, Pioneir, 1997.

CHORÃO, João Bigotte, dir. - **Enciclopédia Verbo luso-brasileira de cultura**. Lisboa: Editorial Verbo, 2003.

FUNENSEG – Fundação Escola Nacional de Seguros. **Seguro de Transporte Internacional**. Rio de Janeiro, 2000. Cap.7 p.85-100.

LOPEZ, José Manoel Cortiñas;GAMA, Marilza. **Comércio Exterior Competitivo**. São Paulo:Aduaneiras, 2007.

NOVAES, Antonio Galvão. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição – estratégia, operação e avaliação**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

Manual de Seguro de transporte. SUSEP. N°157.maio 2001. FUNENSEG – Fundação Escola Nacional de Seguros.Rio de Janeiro. 5º ed. 2001.

OLIVEIRA, Carlos Tavares. **Modernização dos Portos**. São Paulo, Aduaneiras, 1996.

PEREIRA, Reinaldo; MENDONÇA, Darcy F. **Marketing de Transporte de Cargas – Conceitos, Estratégias e Táticas**. São Paulo, Mac Graw-Kill, 1990.

SANTOS, José Wilson de O. **Transporte e Exportação**.Banco do Brasil, 1977.

SOSÁ, Roosevelt Baldomir. **A Aduana e o Comércio Exterior**. São Paulo. 1ª edição.1995

RIBEIRO, Ana Paula. **Exportações e Importações batem recorde em outubro**. Folha Online. 01/11/2007. Disponível em:

<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u341729.shtml> . Acesso em: 15/04/2009.